

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
Naif Arab University For Security Sciences



التطبيق العالمي والعربي للقوانين البحرية

الدكتور محمود سمير الشرقاوي

الرياض

1410 هـ - 1990 م

التطبيق العالمي والعربي للقوانين البحرية

الدكتور محمود سمير الشرقاوي(*)

تمهيد:

تحيط بالملاحة البحرية مخاطر كثيرة تهدد أرواح من يستخدمون البحر في تنقلاتهم أو من يعملون في الملاحة البحرية، كما تهدد التجارة الدولية والمعاملات بين مختلف أفراد المجتمع الدولي.

وتحاول كل دولة بحرية أن تضمن تشريعها أحكاماً تحقق أمن الملاحة البحرية، فضلاً عن أن ثمة شعوراً دولياً بالحاجة إلى الأمان في البحر، لذلك عقدت مؤتمرات دولية منذ شعرت الدول بضرورة وجود قواعد دولية تلزم الجميع بغرض الاستقرار للملاحة البحرية التجارية، وأسفرت هذه المؤتمرات عن عقد اتفاقيات دولية، ثم تابعت الجماعة الدولية هذه القواعد وأخذت في تطويرها وتعديلها، كلما برزت الحاجة إلى مثل هذا التطوير والتعديل ابتغاء الوصول إلى الأمن والأمان للملاحة الدولية.

وقد عقدت في جنيف سنة ١٩٥٨م أربع اتفاقيات دولية خاصة بالمياه الإقليمية وأعلى البحار والصيد في أعلى البحار، والرصيف القاري، ثم أبرمت بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة سنة ١٩٨٢م في

(*) رئيس قسم القانون التجاري والبحري - كلية الحقوق - جامعة القاهرة - جمهورية مصر العربية

نيويورك بتنظيم قانون البحار الدولي وهي اتفاقية شاملة لكل جوانب قانون البحار، وقد وافقت على هذه الاتفاقية ١٣٠ دولة من بينها معظم الدول العربية وهي الجزائر والبحرين ومصر والعراق والأردن وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان وسوريا ولبنان والامارات العربية المتحدة وتونس، وعارضتها أربع دول هي الولايات المتحدة الأمريكية واسرائيل وتركيا وفنزويلا وامتنعت سبع عشرة دولة عن التصويت أبرزها الاتحاد السوفيتي وبريطانيا وألمانيا وإيطاليا.

ونعرض فيما يلي لمفهوم مبدأ حرية الملاحة، ثم لتحديد المياه الاقليمية، ثم نتكلم عن أحكام الملاحة في المضائق والممرات المائية.

مبدأ حرية الملاحة:

تباشر كل دولة سيادتها فوق اقليمها: أرضه وماؤه وهوائه، ولا تشترك دولة أخرى معها في السيادة على هذا الاقليم، وتعرف المساحة البحرية الخاضعة لسلطان الدولة بالمياه الاقليمية - التي سنعرض لها فيما بعد -.

ولما كانت أعالي البحار تحتل مركزاً هاماً في الحياة الدولية إذ تشغل ما يقرب من ٧١٪ من سطح الكرة الأرضية فإن أهمية هذا الموضوع تبدو واضحة لا مرأى فيها.

وقد عرفت أعالي البحار من الأستاذ الفرنسي كولومبس في مؤلفه القانون الدولي للبحار بأنها: «كل جزء من المحيط يبعد عن

خط معين ومسافة معينة من شواطئ الدول أي الأجزاء التي تأتي بعد المياه الإقليمية . . كما عرفها البعض الآخر بأنها: «كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الاقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون لكل الدول الحق في استعمالها على قدم المساواة».

على أن اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار والمبرمة سنة ١٩٥٨م قد عرفت أعالي البحار بأنها: «تعبير يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الاقليمي أو في المياه الداخلية للدولة».

وتخضع أعالي البحار لنظام قانوني دولي بقطع النظر عن عدم خضوعها لسلطان دولة أو دول معينة.

وللمناطق الرئيسية من أعالي البحار وكذلك المناطق الفرعية أسماء متعارف عليها فالمناطق الرئيسية تشمل المحيط الأطلسي والمحيط الهادي والمحيط الهندي والمحيط القطبي الشمالي والمحيط القطبي الجنوبي، أما المناطق الفرعية فهي بحار متفرعة من هذه المحيطات مثل بحر الشمال، والقنال الانجليزي (بحر المانش) والبحر الايرلندي والبحر الأبيض المتوسط، وبحر مرمرة، والبحر الأسود، وبحر البلطيق، وبحر العرب، والادرياتيك، والبحر الأحمر. . والبحر الكاريبي.

وبعد اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨م اتجه الرأي الى وضع تقنين دولي شامل لجميع موضوعات قانون البحار، وأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً في ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٧٣م في شأن

دراسة هذا الموضوع بهدف وضع اتفاقية دولية موحدة تنظم الموضوع من كافة جوانبه بعد أن تبين قصور اتفاقيات جنيف الأربع المبرمة سنة ١٩٥٨م . . وعقدت مؤتمرات عدة للأمم المتحدة للنظر في وضع اتفاقية شاملة للموضوع، انتهت بعقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في نيويورك سنة ١٩٨٢م.

ويقصد بمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار أن للدول الحق في استعمال هذه البحار على وجه الدوام، ولا يجوز لأي دولة عند استعمالها أو استغلالها لأعالي البحار أن تخل بشكل مستمر بحق الدول الأخرى في هذا الانتفاع، وعلى ذلك فمن حق أي دولة أن تعترض على استعمال دولة أخرى لأعالي البحار في أغراض تهدد بالخطر مصالح باقي الدول، مثل خطر اجراء التجارب الذرية أو القاء الوقود الذري في أعالي البحار الأمر الذي يهدد الملاحة في هذه البحار، وقد تأكد مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار في كثير من الوثائق الدولية أهمها اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨م حيث قضت اتفاقية أعالي البحار في مادتها الثانية بأن أعالي البحر مفتوحة لجميع الدول ولا يحق لأي دولة أن تسعى لاختصاص أي جزء منها لسيادتها، وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة سنة ١٩٨٢م هذا المبدأ.

ويتجه الرأي السائد بناء على ما تقدم الى تحديد الطبيعة القانونية لأعالي البحار بأن الانتفاع بها مباح لكافة الدول على قدم المساواة وليس هناك سيادة لدولة معينة عليها وإنما السيادة للجماعة الدولية بأسرها.

وترتب على مبدأ حرية الملاحة أن يكون من حق كل دولة أن

تسير سفناً في أعالي البحار ترفع علمها سواء كانت هذه الدولة موانئ بحرية أو لم يكن لها.

لذلك اتفقت الجماعة الدولية على اتباع قواعد معينة لتنظيم مرور السفن في البحار ولاستعمال الاشارات البحرية ولحماية الأرواح البشرية في البحار، وأهم الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد اتفاقية بروكسل بشأن المساعدة والانقاذ البحريين سنة ١٩١٠ واتفاقية لندن سنة ١٩٤٨م بشأن حماية الأرواح البشرية في البحار.

ومن المبادئ المسلم بها دولياً أنه لا بد أن يكون لكل سفينة علم ترفعه يدل على جنسيتها، حتى يتيسر معرفة الدولة التي تتبعها والرجوع اليها عند الضرورة، بقصد منع الخطر عن السفينة وحمايتها من أي اعتداء أو بقصد الرجوع اليها بما قد يحكم عليها من تعويضات في حالة خطئها، وتعتبر الدول السفينة التي لا ترفع علم دولة معينة عدواً مشتركاً لها ويمكن معاملتها باعتبارها سفينة قرصنة .
وتخضع السفينة عادة لقانون وقضاء دولة العلم، أي لقانون الدولة التي تحمل جنسيتها، وعلى ذلك فإن ما يرتكب من حوادث على السفينة أثناء وجودها في أعالي البحار تخضع لقانون وقضاء الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها تأسيساً على أن السفينة تعد امتداداً لإقليم الدولة التي ترفع علمها، طالما وجدت في كل مكان لا يخضع لسيادة دولة معينة.

ونلاحظ أن لجنة الخبراء العرب لقانون البحار التي شكلتها جامعة الدول العربية منذ سنة ١٩٥٧م ثم توقف نشاطها سنوات

عدة، وعادت هذا النشاط سنة ١٩٧٣م قد أيدت مبدأ ضرورة أن يكون لكل سفينة علم يدل على جنسيتها وأن هذا شرط ضروري لقيامها بالملاحة البحرية.

المياه الاقليمية:

تعرف جميع دول العالم نظام المياه الاقليمية كنظام له أهميته الفائقة من حيث الأنظمة الادارية والصحية والتجارية، فضلاً عن نظام الأمن في كل دولة، ويؤثر تأثيراً كبيراً في نطاق القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات بين الدول.

وتتضح أهمية هذا النظام بصفة خاصة بالنسبة للوطن العربي الذي تطل أراضيه على محيطين هما المحيط الأطلسي والمحيط الهندي ويوصل بينهما البحرين الأبيض والأحمر بالإضافة الى الخليج العربي، ويبلغ الطول الكلي للشواطئ العربية ٢٠٤٠٠ كيلومتر.

والمياه الاقليمية هي مساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء اقليمها ومياهها الداخلية، فهي رقعة من البحر تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى.

وقد توصل مؤتمر جنيف لسنة ١٩٥٨م الى عقد اتفاقية بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة كأول اتفاقية عامة في هذا الصدد تتوصل الدول اليها، وتضمنت الاتفاقية الدولية الموحدة سنة ١٩٨٢م أحكام البحر الاقليمي قواعد تتعلق بالقانون الدولي في هذا الشأن.

وتخضع المياه الإقليمية للسيادة الإقليمية لدولة الشاطئ وتمتد هذه السيادة لتشمل الفضاء الجوي الذي يعلوه وقاع البحر وباطن تربته، ولا يحد من هذه السيادة سوى قيد وحيد، هو كفالة حق المرور البريء للسفن الأجنبية، وهو ما يفرق بين سلطان الدولة على مياهها الداخلية وسلطانها على بحرها الإقليمي، ويقصد بالمرور البريء في حكم القانون الدولي المرور غير الضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة دولة الشاطئ أو أمنها، ويعد مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلامة أو بأمن دولة الشاطئ إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي نشاط من شأنه أن يشكل تهديداً، باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي للدولة الشاطئية أو بأي شكل آخر، يعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي التي يتضمنها ميثاق الأمم المتحدة وكذلك أية مناورات أو تدريب بأسلحة وأي عمل يستهدف جمع المعلومات من شأنه الاضرار بدفاع الدولة الشاطئية أو أمنها، وكذلك أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور في المياه الإقليمية.

وإذا كان القانون الدولي قد اعترف للسفن التجارية بحق المرور البريء في المياه الإقليمية فإنه لم يحظر ذلك بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية بشرط أن تسير الغواصات أو السفن الغاطسة الأخرى طافية فوق سطح الماء ورافعة علمها ما لم تحصل على تصريح بغير ذلك من الدولة الشاطئية . . وهذا المبدأ مقرر في القانون الدولي بالرغم من عدم النص عليه في الاتفاقية الدولية الأخيرة وليس لدولة الشاطئ أن تباشر اختصاصاً جنائياً على

السفن الأجنبية المارة في بحرها الاقليمي سواء القبض على أي شخص أو اجراء أية تحقيقات إلا إذا كانت آثار الجريمة تمتد الى الدولة الشاطئية، أو اذا كانت الجريمة من نوع يخل بأمن الدولة الشاطئية أو بحسن نظامها في البحر الاقليمي، أو اذا طلب ربان السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها مساعدة السلطات المحلية، أو اذا بدا ذلك ضرورياً لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات .

وقد أثارَت مسألة تحديد البحر الاقليمي الكثير من الخلافات لارتباطها باعتبارات تتصل بمصالح الدول في تحديد مناطق الصيد واستغلال الثروات البحرية الأخرى بالاضافة الى الاعتبارات الاستراتيجية وتشير الاحصاءات الحديثة الى أن ٩٩ دولة من بين ١١٦ دولة تحدد بحارها الاقليمية بمسافات تتراوح ما بين ثلاثة واثني عشر ميلاً بحرياً في حين أن ١٢ دولة تحدد بحارها الاقليمية بمسافات تتراوح بين ثمانين ومائتي ميل بحري .

وقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية، وقد حددت الاتفاقية المذكورة خطوط الأساس في نص المادة السابعة منها .

ونلاحظ أن معظم الدول العربية تعتمد معيار الاثني عشر ميلاً بحرياً لاتساع بحرها الاقليمي، من ذلك مصر والعراق والمملكة العربية السعودية والسودان وليبيا وتونس والجزائر وسوريا

والكويت وعمان والامارات العربية المتحدة والبحرين وقطر والجمهورية العربية اليمنية وجمهورية اليمن الديمقراطية، أما المغرب فإنها تأخذ بقاعدة الثلاثة أميال بحرية لتحديد عرض بحرها الاقليمي وإن كانت منطقة الصيد تصل الى اثني عشر ميلاً بحرياً في المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط والى ستة أميال بحرية فقط في مضيق جبل طارق، وفي عام ١٩٧٢م و ١٩٧٣م أعلنت المغرب زيادة اتساع مناطق الصيد الى عشرين ميلاً، ثم الى سبعين ميلاً بحرياً، أما لبنان والأردن فيأخذاً بمسافة الثلاثة أميال، أما موريتانيا فإنها تمد بحرهما الاقليمي لمسافة ثلاثين ميلاً بحرياً وتعتبر الصومال الدولة العربية الوحيدة التي تمد بحرهما الاقليمي لمسافة مائتي ميل بحري من الساحل الصومالي.

المضايق والممرات المائية:

المضيق هو: مياه تفصل بين اقليمين وتصل بين بحرين، ويعد موضوع المضايق من أكثر موضوعات قانون البحار جدلاً وخلافاً وقد أفردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجزء الثالث منها للنظام القانوني للمضايق.

وقد نصت المادة ٣٤ من الاتفاقية المذكورة على ألا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقررة في هذه الاتفاقية في نواح أخرى للنظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضايق ولا ممارسة الدولة التي يقع شاطئها على المضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها، وتمارس

الدول التي تقع شواطئها على المضائق سيادتها وولايتها عليها بشرط مراعاة هذه الاتفاقية الدولية وقواعد القانون الدولي الأخرى.

ويرى الفقه المعاصر أن المضائق التي تصل بحاراً مفتوحة يجب أن تكون الملاحة البريئة فيها حرة للسفن التابعة لمختلف الدول ولو كانت خلجاناً ضيقة وكانت ضفتا كل خليج منها مملوكتين لدولة واحدة.

ونلاحظ أن الاتفاقية الدولية لا تقرر تدويلاً كاملاً للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية ولكنها تضع نظاماً خاصاً للمرور عبر هذه المضائق والتحليق فوقها، وفيما عدا ذلك تظل القواعد العامة فيما يتعلق بحق الدولة الساحلية على تلك المضائق مطبقاً ولا يتأثر بنظام المرور المقرر بموجب الاتفاقية وقد أكدت المادة ٣٥ من الاتفاقية الدولية ذلك.

وقد قررت المادة ٤١ من الاتفاقية الدولية الجديدة حق الدولة الساحلية في أن تعين للملاحة في المضائق ممرات وأن تقرر من النظام ما يكفل تقسيم حركة المرور حيثما يكون ذلك لازماً لتأكيد سلامة العبور عبر المضيق، ووضعت المعاهدة الضوابط والحدود لممارسة هذه السلطة من جانب الدولة الساحلية.

كما أعطت المادة ٤٢ من الاتفاقية الحق للدولة الساحلية في أن تصدر من القوانين والأنظمة المتعلقة بالمرور العابر في هذه المضائق ما يضمن سلامة الملاحة والمحافظة على البيئة البحرية وما يكفل حماية المصالح الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بشئون الهجرة أو الصحة

ووضعت الضوابط اللازمة لممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق ومدى ما يترتب على مخالفة تلك القوانين والأنظمة من آثار. وتلتزم الدول التي تطل شواطئها على مضائق بعدم اعاقه المرور العابر وبألا توقف هذا المرور لأي سبب من الأسباب. هذا ولا ينطبق نظام المرور العابر على المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار وبين البحر الاقليمي لدولة أجنبية، وإنما ينطبق نظام المرور البريء على هذه المضائق وتقرر الاتفاقية أنه لا يجوز أن يوقف المرور البريء في هذه المضائق. ويلاحظ أنه بالنسبة لمضيق «تيران» فقد أثار مشاكل عديدة وحاولت اسرائيل أن تؤكد حقها في المرور في هذا المضيق وفي خليج العقبة، وأدى الضغط الاسرائيلي على المؤتمرات الدولية الى ظهور الحكم السابق بالنسبة للمرور البريء في المضائق بين جزء البحر العالي والبحر الاقليمي لدولة أجنبية على نحو ما قدمنا.

